SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 17 minutos.)

-De acuerdo con lo previsto, recibimos al exparlamentario y actual Intendente de Rocha, señor Artigas Barrios, y al arquitecto José Luis Olivera, para que nos informen básicamente sobre la ampliación del Puerto de La Paloma. Si consideran de interés referirse a otros temas relativos al medioambiente que están vinculados al departamento de Rocha, bienvenido sea, pues hoy estamos dispuestos a escucharlos con mucho gusto.

SEÑOR BARRIOS.- En primer lugar, lamentamos las postergaciones que ha habido para concretar nuestra comparecencia en esta Comisión; algunas veces la Comisión no pudo recibirnos y, en otras ocasiones, nosotros no pudimos concurrir.

El tema específico sobre el cual se nos ha solicitado información es la ampliación del Puerto de La Paloma. Entiendo que esto se refiere al uso actual de dicho puerto como punto de embarque de madera porque, en realidad, no ha habido una ampliación, sino que en el pasado período de Gobierno se iniciaron obras para su rehabilitación.

El Puerto de La Paloma tenía un problema que se ha mitigado bastante; si bien lo sigue teniendo, ahora no es tan grave. Al construirlo quizá no se completaron las obras y había una entrada permanente de arena que lo había colmatado tanto que contra los muelles prácticamente había una playa. El proyecto elaborado durante el Gobierno del doctor Jorge Batlle comenzó a ejecutarse en el período pasado y se completó en este, construyéndose un espigón para evitar la entrada de arena. Luego se hizo el dragado del puerto para que vuelva a su profundidad original, que es de seis metros. Asimismo, por acuerdo con una empresa privada, se reconstruyó un tramo de muelle de unos 70 metros, que es lo que está operativo en este momento. Por un mecanismo legal que habilita a la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a hacer este tipo de acuerdos, a los efectos de financiar la recuperación del puerto, se acordó con la empresa que adelantaba proventos, las sumas a pagar por concepto de tasa de uso del puerto y se le dio preferencia para utilizar ese tramo del muelle. Se trata de un consorcio en el cual participa la maderera UPM, que creo que ahora quedó como único titular de la empresa. La finalidad es sacar madera por allí. Cuando se presentó el proyecto de empezar a sacar madera por el Puerto de La Paloma y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo dio a conocer, se generó una fuerte resistencia a nivel de la población de dicha localidad.

Debo decir que a nivel del Gobierno Departamental tampoco veíamos con entusiasmo esa idea, porque se trata de una actividad que, como casi todas las relativas a las cargas a granel, no genera mucho trabajo.

En definitiva, el Gobierno Nacional creyó que comenzar a reactivar de alguna manera el puerto arrojaría un saldo positivo. Si bien puede utilizarse para otras cargas, en ese momento se usaba para la madera. El Gobierno Departamental fundamentalmente trató de acordar, negociar y estudiar para tratar de encontrar una manera de mitigar los impactos negativos y si era posible limitarlos o eliminarlos.

Encontramos muy buena disposición de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; el señor Ministro visitó un par de veces el departamento y se reunió con los vecinos y con integrantes de la Junta Departamental y el Gobierno Departamental. Finalmente, se tomaron una serie de medidas que significaron una importante erogación para dicha Cartera y que, a nuestro juicio, mitigan fuertemente el impacto que el acceso de camiones con madera podría tener sobre la actividad turística, que era nuestra gran preocupación. Si bien puede existir otro tipo de impactos, creemos que ese es el mayor, ya que el puerto existe, la ciudad existe, la ruta existe y el ruido del tránsito provocado por la actividad turística en plena temporada a veces es más intenso que el que pueden generar unos cuarenta o cincuenta camiones por día.

La primera medida que se tomó fue tratar de evitar que el tránsito de camiones coincidiera con el tránsito turístico. Sin duda no es nada agradable para quien va ingresando a un balneario ir encontrando camiones delante. Esa medida se tomó también para preservar la Ruta 15 -a través de la cual se accede al balneario La Paloma- que está en buen estado. Se habló con el Ministerio y se consiguió habilitar un camino rural secundario. El Ministerio hizo un acceso especial en la Ruta 9 para permitir la salida de los camiones hacia ese camino y otro en la Ruta 15 para evitar que los camiones ingresen a la ciudad de Rocha y hacer que se desvíen directamente hacia la Ruta 9. Ese camino rural -hay quienes lo conocen como “El arbolito”, a pesar de que solo coincide en parte con él- cruza desde la Ruta 9 a la Ruta 10, saliendo en esta última al noreste del balneario La Pedrera y allí también se acondicionó un acceso. Asimismo, se hizo una rotonda en el cruce de La Pedrera con la que no solo se logró seguridad para los camiones sino que también fue muy útil en la temporada turística. Para el acceso al puerto se utilizó lo que era el trazado de la vía del ferrocarril. El Ministerio construyó allí una ruta en tosca para uso exclusivo de los camiones, logrando de esa forma que estos nunca se crucen con el tránsito de la ciudad. En las tres calles que cruzan ese trazado se colocaron semáforos, de modo de cuidar la seguridad en el tránsito. Quiere decir que la seguridad en el tránsito y la conservación de las rutas quedaron cubiertas. Estos camiones solo van a transitar coincidiendo con el resto del movimiento en un tramo de la Ruta 10, que en este momento está siendo reconstruido con carpeta asfáltica, pues era una ruta que solo tenía tratamiento bituminoso. De manera que hay una mejora sustancial en la calidad de ese tramo.

La otra medida fue limitar el período de trabajo de los camiones, estableciendo que desde el 15 de diciembre al 28 de febrero no pueden ingresar al puerto. Eso no impide que el barco -es uno solo el que va a estar allí- opere, porque se hace un acopio de madera en la explanada del puerto y eso permite que pueda continuar trabajando durante esos dos meses y medio. Uno de los grandes temores que se tenían era que aumentase la producción de madera. El potencial de producción en Rocha es del orden de 1:400.000 toneladas o 1:500.000 toneladas y, si crecía, podíamos llegar a tener serios problemas. Se firmó un convenio con el Ministerio que limita la salida por allí a 250.000 toneladas al año, que es un volumen relativamente pequeño.

Por lo tanto, se limitó la cantidad de salidas; los camiones no van a ingresar al Puerto de La Paloma en la temporada de verano y van a acceder a él por un camino exclusivo para tránsito pesado, o sea que no van a afectar las rutas. Honestamente no creemos que el turismo se vea afectado; consideramos que ningún turista dejará de ir a La Paloma por esto, pues la situación de este balneario en el verano no cambia prácticamente en nada.

No obstante, las discusiones sobre estos temas siempre se dan casi con la pasión de las hinchadas de fútbol, tanto de los que están a favor como de los que están en contra, pues ninguno tiene elementos objetivos sino que a unos les parece que es bueno y a otros, que es malo. En ese sentido, acordamos con el municipio de La Paloma que debemos corregir esta situación y, si bien esta actividad ya está empezando -hubo algunos acontecimientos desagradables cuando comenzó a hacerse la ruta, pero después fueron superados-, solo queda un número residual de gente que sigue rechazando el embarque en estas condiciones, pero si las condiciones fueran otras, sin duda crecería la resistencia. Creemos que es importante tener elementos objetivos y estamos trabajando con el Municipio en la conformación de un grupo de técnicos, de consultores especializados en distintas áreas para que hagan un análisis de los distintos escenarios y determinen, por ejemplo, qué pasa con determinado escenario, cómo incide esto en la actividad turística y si genera algún efecto medioambiental negativo. ¿Qué pasa con la salida de las 250.000 toneladas? ¿Y qué pasaría si estas fueran 500.000, 1:000.000 o 1:500.000 toneladas? Quizás podamos llegar a la conclusión de que no sirven ni siquiera las 250.000 toneladas o de que sería admisible una cantidad mayor. Para ello, como decía, se ha formado un grupo de técnicos y el Municipio de La Paloma, con el apoyo de la Intendencia, está gestionando el financiamiento del estudio con la Corporación Andina de Fomento. Eso sería el año próximo, por temas presupuestales de la Corporación Andina de Fomento.

De cualquier modo, hay algunos trabajos que se deben hacer en el verano como, por ejemplo, las mediciones de las emisiones de polvo. El técnico tiene que estudiar eso, es decir, la contaminación del aire, y debo decir que en lo personal tengo la duda de si es mayor la contaminación que generan los camiones en el invierno o la cantidad de autos que andan en verano, así como también acerca de si es mayor el ruido que producen esos camiones en el invierno o la actividad del verano.

Entonces, en el verano hay que hacer una serie de mediciones -y ya hemos acordado que la primera parte del estudio la va a pagar la Intendencia de Rocha- para no perder la oportunidad de la temporada, que es el momento en que hay que establecer líneas de base para luego poder comparar.

Hasta ahora no se ha concretado el embarque de madera por problemas -de negocios, creo, entre los integrantes del consorcio- que ha tenido la empresa. Parecería que eso ahora se ha superado y hoy de mañana recibí el aviso del Alcalde de La Paloma de que se le había informado que mañana estaría empezando a realizarse el primer embarque. Pero de esos anuncios ha habido varios, y mañana veremos si realmente se realiza el primer embarque. Una vez que empiece a funcionar vamos a estar más seguros de si lo que nosotros creemos que han sido soluciones adecuadas -las que adoptó el Ministerio a sugerencia de los vecinos y del Gobierno Departamental- realmente lo son.

SEÑOR AGAZZI.- Antes que nada, quiero agradecer la visita del señor Intendente de Rocha a la Comisión.

Por este mismo tema hemos recibido también al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas junto a una delegación que nos aportó información que, en cierto sentido, es coincidente, pero con alguna precisión.

El señor Ministro expresó que él tampoco estaba de acuerdo con un puerto maderero y habló mucho de un puerto multipropósito, por lo que quisiera que el señor Intendente nos brinde información de los siguientes aspectos.

En primer lugar, se habló de que la Administración Nacional de Puertos pueda reparar el muelle para que se instalen allí actividades de pesca de altura.

En segundo término, hay un proyecto para que los pescadores artesanales puedan tener instalaciones en el puerto y desarrollar su actividad; creo que esto se estaba haciendo con actores locales de La Paloma.

En tercer lugar, en aquel momento se hablaba de una unidad de estudios oceanográficos de la Universidad de la República como una posibilidad, y después también se habló de una Comisión de Seguimiento del Desarrollo del Puerto de La Paloma, en la que estarían participando la Intendencia e, inclusive, delegados de las organizaciones sociales de La Paloma y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Entonces, todo esto fue mencionado en la Comisión hace ya algunos meses, en la reunión que se concretó a fines de julio.

SEÑOR BARRIOS.- Entre las medidas que se acordaron con el Ministerio omití mencionar esa Comisión de Seguimiento que ha sido un elemento importantísimo, porque cuando ha habido nuevos conflictos o desencuentros han podido superarse a través de esa Comisión. Había olvidado mencionar este comentario.

En cuanto al informe del embarque de madera, lo había dejado como otra etapa. Realmente, creo que una de las mejores noticias que hemos tenido con respecto al Puerto de La Paloma ha sido la del acuerdo entre la Dirección Nacional de Hidrografía y la Administración Nacional de Puertos para que esta recupere el resto del muelle, que son unos trescientos metros más, y nos habilite para pesca de altura u otras actividades.

Sin ninguna duda, la presencia de la Administración Nacional de Puertos va a darle un dinamismo distinto. Es más, destinaría casi obligatoriamente a algunos barcos de pesca de altura que hoy operan en el puerto de Montevideo y no tienen lugar, porque de esa forma esos barcos irían a operar allá. Digo esto, porque quiero destacar que no es lo mismo la Dirección Nacional de Hidrografía, que es una oficina técnica, que la Administración Nacional de Puertos, que es una empresa portuaria.

Estoy seguro de que si operaran los barcos de altura en La Paloma, eso representaría un aporte muy importante a la actividad de la zona. Me parece que todo esto está muy bien, pero en definitiva La Paloma es uno de los lugares donde tenemos mayores problemas sociales durante el año, porque al finalizar el verano hay una cantidad de gente que no tiene trabajo.

Por otro lado, ¿por qué no nos entusiasmaba la madera? Porque no genera mucho trabajo. Sin embargo, la operación de barcos de pesca, aunque no industrialicen en el lugar, genera trabajo porque necesita servicios. Me refiero al servicio de carga y de descarga, abastecimiento, reparaciones, pintura, es decir, genera trabajo. Y esto puedo decirlo porque cuando han operado barcos de pesca, ha habido bastante trabajo.

Hemos hecho encuestas de opinión pública en las que generalmente se pregunta a la gente cuál consideran que es el principal problema, qué sería lo primero que debería arreglar el gobierno departamental. La respuesta más repetida que han dado es el arreglo de calles. Y cuando se les pregunta qué es lo mejor que ha hecho el gobierno departamental, dan esa misma respuesta. Ante esto debo confesar que he quedado asombrado, pero es así. El señor Senador Viera puede decirlo, porque él tiene experiencia en la materia. Sin embargo, en el único lugar donde nos responden que el principal problema es la falta de trabajo es en La Paloma. Eso es así y la falta de trabajo es un grave problema allí. Ello se explica porque el verano genera ingresos, y creo que lo que más reparte es porque en nuestra costa no hay grandes complejos hoteleros ni grandes complejos de viviendas; simplemente hay personas que tienen una o dos casas. Algunos las tienen desde la época en que se hacía la casita de la playa y hoy la tienen como fuente de ingresos. De esa forma, los ingresos se reparten a través del alquiler de casas. Pero, en definitiva, son dos o tres meses de trabajo, y la mayoría de la gente que trabaja en la temporada queda desocupada luego del verano.

En cuanto al Puerto, puedo decir que cuando ha habido pesca ha habido trabajo en el lugar. Por tanto, vemos como algo muy positivo que la Administración Nacional de Puertos intervenga.

Hemos conversado mucho con los representantes de la Dirección Nacional de Hidrografía en cuanto al proyecto que tienen. Creo que estaban muy próximos a llamar a licitación a fin de armar una infraestructura para la pesca artesanal, que también tendría algunos locales para vincular este tipo de pesca con el turismo.

En definitiva, nos parece que la solución de fondo para el Puerto es esta, es decir, que puedan dársele otras actividades a través de la intervención de la Administración Nacional de Puertos. Si es pesca de altura, sin ninguna duda, estoy seguro de que esto va a ser bien recibido por la población de La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habíamos conversado, antes de comenzar la sesión, sobre la posibilidad de que el señor Intendente nos informara acerca del estado de situación de otros temas del departamento, como el puerto de aguas profundas, el puente sobre la Laguna Garzón y eventualmente otros asuntos que tengan que ver con el medioambiente y que sean de mutuo interés.

SEÑOR BARRIOS.- En cuanto a los impactos medioambientales y territoriales del puente sobre la Laguna Garzón, tuvimos hace un tiempo una comparecencia en la que presentamos todo el plan de ordenamiento territorial de la zona y creo que fuimos muy explícitos a ese respecto. Lo que puedo informarles es cuán cercanos estamos a que se concrete.

Como los señores Senadores saben, después de mucho tiempo y de un cambio de proyectos, etcétera, se obtuvo la habilitación ambiental, pero esto llevó a que se modificase un elemento básico. En efecto, este puente se iba a construir por un convenio que se había hecho entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y un inversor privado, que iba a pagar la obra, pero cuando se realizó el convenio había un proyecto de puente convencional y luego la autorización se aprobó para un puente mucho más complejo, circular, lo que eleva mucho su costo. Esto generó dificultades, pero entiendo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y este empresario ya han llegado a un acuerdo con respecto a de qué manera se van a dividir los costos. De acuerdo con lo que tengo entendido, está seleccionada la empresa encargada de la obra, que la contrata el particular -esa es una ventaja- y

luego dona la obra. Por lo tanto, no tenemos que efectuar el proceso de licitación. No obstante, se están haciendo ajustes al proyecto de ingeniería, porque lo que existía era un proyecto que había sido elaborado por el arquitecto Viñoly y su equipo pero que aparentemente, en materia de ingeniería, admitía ajustes y afinamientos, de manera que se estaba trabajando en eso.

En definitiva, está determinado que se va a hacer, pero puede demorar algún tiempo todavía, porque si bien la Dinama otorgó la autorización, puso como condición que una vez seleccionada la empresa, esta debe presentar un informe de impacto ambiental del método constructivo.

En cuanto al puerto de aguas profundas, se está en etapas iniciales, desde luego, pero con un cambio muy importante. Hasta ahora lo que siempre sucedía era que venía alguien, decía que le parecía bien hacer un puerto en La Paloma y presentaba un proyecto, pero nunca lo concretaba. Ahora hay una decisión del Gobierno y están determinados por ley el lugar y la expropiación. Sé que se está trabajando concretamente en los elementos del proceso de expropiación, desde el punto de vista del trabajo de agrimensores y demás, para ajustar la cartografía, los planos, y también desde el punto de vista notarial, por las cuestiones que tienen que ver con el régimen de propiedad. Y sé que también se están haciendo estudios más profundos con respecto al área marítima y hay una consultora española que está trabajando en el plan maestro. Pero voy a concentrarme en lo que ha hecho el Gobierno Departamental, que es lo que tenemos que informar, porque seguramente los señores Senadores conocen todo lo que venía diciendo tan bien como nosotros. Justamente estábamos trabajando en el ordenamiento costero. Primero habíamos hecho el Plan Local de Ordenamiento Territorial Lagunas Costeras -que oportunamente informamos aquí- y ahora estamos elaborando el Plan Los Cabos, que es el segundo tramo que va desde la Laguna de Rocha hasta el Cabo Polonio. Cuando surgió el tema del puerto tuvimos en cuenta todos esos aspectos. Desde luego que no pudimos entrar -porque no corresponde- a hacer el estudio de impacto ambiental del puerto. Lo que vemos es el impacto territorial; tratamos de ordenar el territorio para que no registre ningún impacto negativo. Una vez que el proyecto esté elaborado, quien vaya a construir el puerto hará los estudios de impacto ambiental y los estudiará la Dinama. Pediría que el arquitecto Olivera brinde alguna información sobre lo que hemos previsto en ese plan de ordenamiento territorial, que ya está en la Dinot y en la Dinama para su aprobación final y luego será elevado a la Junta Departamental.

SEÑOR OLIVERA.- Nos parecía que era pertinente traer a colación el Plan Los Cabos porque el Puerto de La Paloma, obviamente, tiene un techo en cuanto a sus profundidades y a su espacio de tierra. Pensemos que solo tiene un área terrestre vacante de cerca de 50 hectáreas. Claro que si lo comparamos con el Puerto de Montevideo que tiene muy poca área, parece mucho, pero en términos de proyección portuaria es un espacio restringido. De hecho, en las proyecciones de expropiación del área que se han hecho con destino al puerto de aguas profundas, estamos hablando de una escala enormemente mayor; se está manejando una cifra de 2.500 hectáreas. Entonces, coinciden en el tiempo esta propuesta del puerto de aguas profundas con la formulación que estaba haciendo el equipo de la Intendencia del segundo tramo que, tal como señaló el Intendente, corresponde al Plan Los Cabos, que va desde la Laguna de Rocha hasta aproximadamente el balneario Aguas Dulces. Ese tramo lo llamamos Los Cabos porque se encuentra entre el Cabo Santa María y el Cabo Polonio. Como en todos los planes que se formulan, se analizaron estrictamente todas las condicionantes que había en ese tramo -no queremos detenernos demasiado en eso-, tanto lo referido a los ambientes físicos que existen, las múltiples unidades ambientales, como a las infraestructuras, los equipamientos, las actividades económicas dominantes en ese polígono, su caracterización sociodemográfica y, obviamente, el marco legal.

A los efectos de que se ubiquen en el área del departamento, señalo que la zona del polígono que comprende el Plan Los Cabos va desde La Paloma hasta la ciudad de Rocha, la Ruta 9, la ciudad de Castillos, baja hasta Aguas Dulces y limita con el Océano Atlántico. Este polígono, de unas 110.000 hectáreas, es el segundo plan local. El primero que tuvimos el honor de presentar en este mismo ámbito fue el de Lagunas Costeras, que comprende el tramo que va desde la Laguna de Rocha hasta la Laguna Garzón y vemos dónde se ubicaría el puente que mencionamos anteriormente.

El tramo que ahora nos ocupa comprende aproximadamente 50 kilómetros que hoy tienen una clara dominancia del uso turístico. La situación actual muestra que tenemos muchos suelos fraccionados, problema que hemos reiterado en diversas oportunidades. El fraccionamiento del suelo costero durante muchos años ha puesto una tapa al desarrollo del departamento, aunque parezca una contradicción.

Esa limitación a solares muy pequeños ha impedido desarrollos potentes en nuestra cosa. Esta situación la tenemos en cuenta en cada uno de los planes y hemos tratado de revertirla desde el año 2003, como una política de todo el departamento. Por lo tanto, en el polígono tenemos la capital departamental, con unos 25.000 habitantes, y la ciudad de Castillos, cuya población está entre 7.000 y 8.000 habitantes. Asimismo, hay un conjunto de localidades como La Paloma, La Pedrera y algunos balnearios pequeños; hasta Santa Isabel se considera una unidad que llamamos La Paloma Grande. A su vez, nos encontramos con otros asentamientos como Cabo Polonio, Barra de Valizas y Aguas Dulces. Dejando fuera la capital y Castillos, según el último censo, este tramo cuenta con una población de algo más de 6.000 habitantes y lo curioso es que el 37% no es nacida en el departamento, es decir que la zona generó cierta atracción para el asentamiento de personas que nacieron fuera del territorio departamental. Otra particularidad es que hay localidades que tienen una dominancia plena de extranjeros, como el caso de La Pedrera, donde el 59% de los habitantes provienen de otros lugares.

SEÑOR AGAZZI.- Estamos hablando de muy poca gente.

SEÑOR OLIVERA.- Sí, son muy pocos, pero en el resto del departamento la incidencia de extranjeros es del 1,7%. A nosotros esta particularidad nos enorgullece porque se elige la costa de Rocha como lugar de asentamiento, aunque ello también genera un problema, ya que la gente que se radica allí quiere que todo permanezca como está, a los efectos de seguir viviendo en el lugar que eligieron. Esas curiosidades hacen que tengamos que hacer estudios bastante más afinados desde el punto de vista social y demográfico de cara a la localización del puerto, dado que en general implica grandes movimientos de personas, sobre todo de operarios que van a trabajar en el puerto.

Como decíamos, la actividad dominante es el turismo en la franja costera. Asimismo, existe producción agropecuaria en la zona de las praderas y pequeñas lomadas. Además, hay un emprendimiento de energía eólica y una plantación de olivares al noroeste de la Ruta 9, entre las ciudades de Castillos y 19 de Abril. Luego tenemos la ciudad de Rocha, la capital. Por lo tanto, podemos decir que predomina la actividad agropecuaria y la turística.

Nosotros hicimos este Plan analizando básicamente las infraestructuras duras que teníamos. Hay una clara preeminencia de la Ruta 9, que une al departamento con la capital y obviamente con el sur de Brasil; la Ruta 10 es el estructurador de todos los espacios costeros: la Ruta 15, que nace en La Paloma, pasa por Rocha y se dirige al norte del departamento; la Ruta 16 une Aguas Dulces con Castillos y pensamos que algunas otras vías de comunicación van a asumir roles más importantes con el paso del tiempo. Ese sería el caso del camino El Arbolito que citaba el Intendente, que une la Ruta 9 con la Ruta 10 y llega justo al área que ha sido seleccionada para construir el puerto de aguas profundas; el del verdadero camino El Arbolito, que es el que une la Ruta 15 con la Ruta 9 y el de un camino que nunca fue afirmado pero ya están hechas las expropiaciones correspondientes, que va desde la ciudad de Rocha hasta el llamado Camino del Polonio y llega al balneario Valizas, que no debemos confundir con Barra de Valizas.

Este entramado de rutas y caminos nos asegura que la futura localización del puerto de aguas profundas -en la lámina figura con color amarillo- va a tener una fácil conexión con el área continental de nuestro departamento porque algunas vías, como la que une la Ruta 9 con la Ruta 10, van a ser casi exclusivamente para el uso asociado a la actividad portuaria.

Nuestra previsión es que el espacio que ocupaba la vía de tren que unía Rocha con La Paloma -anterior a la conexión de Rocha con Montevideo-, aproximadamente desde la región de Lomas, por las condiciones orográficas permitiría una fácil conexión con el puerto de aguas profundas.

Para completar el sistema multimodal, además del transporte carretero, ferroviario y, obviamente, por agua, estaría faltando eventualmente el equipamiento para una terminal aeroportuaria. Debemos decir que en el departamento hay espacios cercanos aptos para ser utilizados en todo esto.

El espacio que se seleccionó para la implantación del puerto tiene un área de destino claramente portuario donde se va a ubicar la terminal y un respaldo muy importante que seguramente albergará las

actividades logísticas asociadas. Este Plan define cuáles van a ser los usos -no quiero entrar en detalles, pero cada uno de los colores que se pueden apreciar en la lámina indican los distintos usos dominantes o prioritarios en cada zona del puerto- y prevé cuáles pueden llegar a ser los impactos sobre las infraestructuras y los equipamientos sociales, como la salud, la educación y la vivienda, si se da la hipótesis de construcción del puerto y cuando esté operando. En este sentido, nos retroalimentamos con la Comisión Interministerial para el Puerto de Aguas Profundas intercambiando información permanentemente e, incluso, dicha Comisión recibe información nuestra que se agrega a la línea de base de indicadores ambientales que se está construyendo para el futuro.

¿Cuál es la responsabilidad de la Intendencia en todo esto? Debe preparar su territorio para soportar la caída de un equipamiento de este tamaño en un sector tan importante, en el que hay dominancia del turismo. Además, nos preocupamos de que este equipamiento logístico, que va a tener un rol importantísimo en el futuro, no interfiera con la actividad turística que, reitero, es dominante en el departamento. Para eso se han aplicado técnicas de urbanismo y ordenamiento territorial que permiten asegurar que esa distorsión se va a ver minimizada. Respecto a este punto, no podemos olvidar que tenemos dos áreas protegidas, la de la Laguna de Rocha -indicada con verde claro en torno a la Laguna- y el Parque Nacional del Cabo Polonio. Estas dos áreas protegidas enmarcan este polígono del departamento que nos parece está llamado a cumplir un rol importante en el futuro.

En cuanto a la especialización de las vías de tránsito, al principio decíamos que el ramal que une la Ruta 9 con la Ruta 10 va a tener una especialización de cara al puerto y señalábamos que es importante no interferir con la clara vocación y el uso turístico que tiene la Ruta 10 en este tramo. Para eso estamos pensando no solo en un rediseño de esta Ruta como una avenida, con un equipamiento paisajístico que permita realzarla -en realidad es un tramo corto-, sino que también se prevé que la vía especializada que va al puerto tenga un cruce en desnivel para que no haya interferencias. Incluso, está pensado que en este nodo se pueda incorporar perfectamente la vía del ferrocarril.

Por otra parte, en un tramo coloreado en amarillo, ubicado al noroeste de la Ruta 9, entre la ciudad de Rocha y el *rond point* de acceso, está previsto un suelo con características tales que permita albergar localizaciones industriales. Nosotros lo pensamos asociado a la ciudad de Rocha porque ahí tenemos la mayoría de la población del departamento, unos 25.000 habitantes, que perfectamente pueden satisfacer la demanda de mano de obra y, además, hay un número razonable de viviendas vacantes para alojar a las personas. Debemos destacar que la Intendencia tiene la firme voluntad de no generar una localización de obreros en el área portuaria, sino que pretende reforzar las localizaciones actuales de Rocha, La Paloma y Castillos, para no generar un problema endémico estructural que suele ocurrir luego de que se terminan este tipo de obras, con asentamientos específicos como consecuencia de ellas.

Ese también es un desafío, porque quizás hoy todavía haya demandas que no podamos satisfacer -como la de educación y la de salud- y habrá que complementar el equipamiento que tenemos.

SEÑOR BARRIOS.- Deseo hacer una acotación con respecto a este tema, porque me parece importante evitar que se genere una urbanización en los alrededores del puerto. Obviamente, alguien tendrá que vivir ahí, pero intentaremos que sea el mínimo posible. Además, ya tenemos una experiencia al respecto y a eso se debe nuestra preocupación por tener una vía rápida de acceso. En Rocha existen dos centros industriales vinculados al parque eólico y a la producción de olivos -en ese lugar y otro en Garzón, a treinta kilómetros- en los que trabajan 800 personas, pero nadie vive ahí; todos viven en la ciudad, con un muy buen servicio de ómnibus que los lleva y los trae. Entonces, la gente vive mejor porque se queda en su casa, sin desarraigar a la familia y, a la vez, no generamos nuevos centros poblados, que exigen nuevos servicios.

Por tanto, pretendemos establecer normas para evitar que se genere una ciudad en los alrededores del puerto. La gente deberá vivir en Rocha, en Costa Azul, en La Paloma o en lugares cercanos, que tienen una enorme cantidad de casas vacías durante todo el año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nadie desea hacer uso de la palabra, agradecemos la presencia del señor Intendente de Rocha, señor Artigas Barrios y del arquitecto José Luis Olivera. Creo que la exposición que realizaron ha sido muy ilustrativa y nos sirve para ponernos a punto, sobre todo en vísperas del

comienzo de la temporada, época en que estos temas adquieren una mayor actualidad. Además, es bueno saber que se está yendo por un carril más acorde con el sentir general de la población. En cierto momento parecía que había algunos grupos muy movilizados en contra de esta iniciativa, pero da la impresión de que las explicaciones y propuestas han sido lo suficientemente convincentes como para no generar reacciones adversas.

SEÑOR BARRIOS.- A fuer de sinceros, debemos decir que más allá de que nosotros podemos tener las mejores intenciones, los reclamos y exigencias de quienes viven allí también ayudan a que se encuentren soluciones. Por lo tanto, no es algo que deba rechazarse, sino que hay que tratar de encontrar soluciones que nos sirvan a todos. Algunos rechazos no están justificados, pero otros sí lo están.

SEÑOR CONDE.- Señor Presidente: quiero dejar una constancia. Como es sabido, yo me he integrado en los últimos meses al trabajo del Senado y de esta Comisión, por lo que no había tenido oportunidad de escuchar comparecencias anteriores sobre estos temas, ya sea del Intendente de Rocha o del Ministro de Transporte y Obras Públicas, aunque, de todas maneras, he estado siguiendo el tema por la prensa y escuchando los debates.

En el día de hoy he tenido la oportunidad de escuchar un informe de manera oficial y presencial, y quiero expresar mi beneplácito por la forma exhaustiva en que se han dado las explicaciones -incluso con apoyatura científica- sobre el trabajo que se está haciendo en el departamento de Rocha. Asimismo, quiero reconocer la alta sensibilidad social del Gobierno departamental, que ha tenido que manejar el diálogo con las organizaciones sociales con mucho equilibrio, con mucha prudencia y, sobre todo, con muchísimo respeto por la personería de las organizaciones sociales que, como acaba de decir el Intendente, no solo tienen derecho a expresar sus puntos de vista, sino que también alimentan el trabajo de las instituciones cuando se trata de solucionar problemas locales, departamentales o nacionales.

De modo que quería dejar esa constancia y sumarme a los agradecimientos por la comparecencia del señor Intendente y su equipo.

SEÑOR BARRIOS.- Si se me permite, quisiera señalar algo más, pues realmente creo que todo esto tiene un valor muy importante.

En realidad, el trabajo que estamos haciendo constituye un ejemplo de política de Estado.

Recordemos que el primer plan de ordenamiento territorial en Rocha se hizo allá por 1998 o 1999, bajo el Gobierno del Partido Colorado. Entonces se formuló el plan de ordenamiento de Punta del Diablo, que seguimos ejecutando, aunque con algunas dificultades. Hasta ahora, los diferentes Gobiernos -el del Partido Colorado, el del Partido Nacional y el primer Gobierno del Frente Amplio- habían estado llevando adelante ese plan de ordenamiento que incluía, desde luego, el retiro de construcciones hechas en espacios públicos, lo que últimamente se nos ha dificultado, pero en fin, la Justicia resolverá. Más tarde, en el año 2003, la Junta Departamental aprobó por unanimidad -con participación de todos los partidos- lo que nosotros llamamos “ordenanza costera”, es decir, el plan de ordenamiento de toda la costa rochense. En definitiva, aquello era un plan general, mientras que los planes locales que estamos haciendo ahora son algo así como bajar a tierra o, podríamos decir, bajar la lupa sobre cada uno de los lugares.

En suma, todo esto se ha venido realizando bajo gobiernos de diferentes partidos, y me parece que eso constituye un valor muy importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos su presencia en la tarde de hoy.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 19 y 7 minutos.)